

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ANDRÉ HERMAN

O SETOR AUTOMOBILÍSTICO E A BALANÇA COMERCIAL DO BRASIL NO
PERÍODO DE 1990 A 2010

CURITIBA
2015

ANDRÉ HERMAN

O SETOR AUTOMOBILÍSTICO E A BALANÇA COMERCIAL DO BRASIL NO
PERÍODO DE 1990 A 2010

Monografia apresentada para obtenção parcial
do grau de Bacharel em Ciências Econômicas do
curso de Ciências Econômicas, Setor de
Ciências Sociais Aplicadas, Universidade
Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Mello Garcias

CURITIBA
2015

TERMO DE APROVAÇÃO

ANDRÉ HERMAN

O SETOR AUTOMOBILÍSTICO E A BALANÇA COMERCIAL DO BRASIL NO PERÍODO DE 1990 A 2010

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção de Bacharel em Ciências Econômicas do curso de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. Paulo Mello Garcias
Orientador - Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Prof. Dr. José Wladimir Freitas da Fonseca
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Prof. Dr. Luiz Vamberto de Santana
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Curitiba, 02 de Julho de 2015

RESUMO

Esta monografia discorre sobre a dinâmica de importações do setor automotivo após a abertura comercial de 1990 analisando seus impactos na balança comercial do setor e sua contribuição para a balança comercial nacional. Primeiramente é analisado as políticas protecionistas que existiam no Brasil e suas evoluções para sua abertura. Com a abertura comercial vários grupos setoriais foram criados com a intenção de instituir melhorias nos processos produtivos e nos meios de comércio, junto destes grupos o setor automotivo ganhou maior importância devido a força do parque industrial brasileiro e também pelo fato do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC terem participado das negociações dos acordos setoriais, os quais totalizaram três acordos na década de 90 visando melhoras principalmente em áreas como infraestrutura, emprego e redução de encargos. Após a abertura as importações do setor automotivo passaram a representar em média 7,14% do total das importações. Como o desenvolvimento das importações foi superior das exportações no setor automotivo isso levou a déficits na balança comercial do setor entre os anos de 1995 a 1998 representando em média 37,55% do déficit da balança comercial nacional mostrando assim a importância do setor automotivo para a economia nacional.

Palavras-chave: Comercio Internacional; Protecionismo; Liberalismo; Abertura Comercial; Setor Automotivo; Importações.

ABSTRACT

This monograph discusses the dynamics of imports in the automotive sector after the trade liberalization in 1990 analyzing their impact on the trade balance of the sector and its contribution to the national trade balance. Firstly is analyzed the protectionist policies that existed in Brazil and its evolution to its opening. With trade liberalization various sectoral groups were created with the intention to introduce improvements in production processes and trade sales, among these groups the automotive sector gained greater importance because the strength of the Brazilian industry and also because of the Union of the ABC Metal workers have participated in the negotiation of sectoral agreements, which totalized three agreements in the 90s aiming improvements especially in areas such as infrastructure, Jobs and reduction of charges. After opening imports in the automotive sector it represented on average 7.14% of total imports. As the growth of imports was higher than exports in the automotive sector led to trade deficits in the sector between the years 1995 to 1998 representing on average of 37.55% of the deficit of the national trade balance thus showing the importance of the automotive sector for national economy.

Keywords: International Trade; Protectionism; Liberalism; Trade Liberalization; Automotive Industry; Imports.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1- TOTAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO BRASIL 1989 - 2010	41
TABELA 2 IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO SETOR AUTOMOTIVO DO BRASIL 1989-2010	43
TABELA 3 - TOTAL DE IMPORTAÇÕES SETOR AUTOMOTIVO X TOTAL NACIONAL	45
TABELA 4 - TOTAL EXPORTAÇÕES SETOR AUTOMOTIVO X TOTAL NACIONAL	46
TABELA 5 - BALANÇA COMERCIAL SETOR AUTOMOTIVO X BALANÇA COMERCIAL NACIONAL	47

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - ÍNDICE TOTAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO BRASIL - ANO BASE 1990	42
GRÁFICO 2 - ÍNDICE DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO SETOR AUTOMOTIVO DO BRASIL - ANO BASE 1990.....	44

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO	10
1.1 OBJETIVO GERAL	11
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	11
1.3 JUSTIFICATIVA	11
2 REVISÃO LITERÁRIA	12
2.1 TEORIAS CLÁSSICAS DE COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	12
2.2 LIBERALISMO VERSUS PROTECIONISMO: PROS E CONTRAS	14
2.2.1 Liberalismo	14
2.2.2 Neoliberalismo	16
2.2.3 Protecionismo	17
2.3 INSTRUMENTOS DE POLÍTICA COMERCIAL	19
2.3.1 Tarifas	19
2.3.2 Cotas de Importação.....	21
2.3.3 Restrições Voluntárias as Exportações	21
2.3.4 Necessidade de Conteúdo Local	22
2.3.5 Taxa de Câmbio.....	22
3 METODOLOGIA	25
4 PROTECIONISMO E ABERTURA COMERCIAL BRASILEIRA 1957-2010	26
4.1 PROTECIONISMO BRASILEIRO 1957-1990	26
4.2 ABERTURA COMERCIAL PÓS 1990	28
5 ACORDOS DO SETOR AUTOMOTIVO	30
5.1 PRIMEIRO ACORDO.....	31
5.2 SEGUNDO ACORDO	33
5.3 TERCEIRO ACORDO	35
5.4 ACORDOS BILATERAIS	37
5.4.1 Brasil x Argentina.....	37
5.4.2 Brasil x México	38
6 DINAMISMO DO MERCADO AUTOMOTIVO E BALANÇA COMERCIAL NACIONAL	40
7 CONCLUSÕES	49
REFERÊNCIAS.....	51

APÊNDICE.....	53
---------------	----

1 APRESENTAÇÃO

O Brasil após anos de políticas econômicas protecionistas teve sua abertura comercial após o ano de 1990, com políticas monetárias e tarifárias as quais interferiram diretamente no comércio exterior, a grande mudança veio a partir de 1994, com a adoção do Plano Real e o controle da inflação fez com que o Brasil passasse por uma estabilização monetária aumentando claramente o consumo por bens duráveis e também o aumento da renda disponível pelo sistema de crédito ao consumidor. A chegada do Plano Real além de estabilizar o sistema monetário brasileiro faz com que a moeda brasileira se tornasse sobrevalorizada no período de 1994 a 1999, e com isso estimulando as importações em face do detrimento das exportações. O valor de importações no ano de 1997 foi de 59,7 bilhões de dólares, sendo este o maior valor de importações da década no Brasil (SECEX, 2001).

Essa política cambial teve um impacto direto na indústria automobilística cuja alíquota de importação do período pós Plano Real, chegou ao patamar de 20%, onde em 1990 esta alíquota era de 85% (NEGRI, 1998).

Entre 1995 a 1999 foi implementado o regime automotivo no Mercosul o que levou ao aumento do comércio intra-indústria. O período de 1999 ate 2001 foi caracterizado por uma grande instabilidade, primeiramente com a crise cambial potencializada pela crise da Argentina fazendo com que o valor de importações caísse para em torno de 2 bilhões de dólares (SECEX, 2001).

Após 2002 ate 2011 o crescimento de importação no ramo automotivo brasileiro, foi bem expressivo com um aumento de 644,5%, onde o volume de veículos passou de 115,20 mil veículos em 2002 para 858 mil em 2011. Um dos motivos para esta expansão foi à mudança da política cambial fixa para a flutuante e também essa elevação de importação está vinculada a estratégias de montadoras, onde o processo de produção local é destinado a modelos de entrada, por possuir menor grau de tecnologia tem seu valor agregado menor, e os demais produtos com maior valor agregado sendo importados, além da instalação de novas marcas no mercado brasileiro como Hyundai, Kia e Jac (ANFAVEA, 2011).

1.1 OBJETIVO GERAL

Este trabalho tem como objetivo geral analisar o desenvolvimento das importações e exportações do mercado automobilístico brasileiro e juntamente o seu impacto na balança comercial nacional após a abertura comercial de 1990 até o ano de 2010.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para a formulação deste trabalho será estudado:

- a) as políticas protecionistas anteriores a abertura comercial brasileira de 1990 e as mudanças que a abertura gerou nas políticas comerciais nacionais;
- b) o mercado automotivo brasileiro e os acordos ocorridos após as mudanças nas políticas decorrentes de sua abertura ao comércio exterior;
- c) por fim, será avaliado o valor de importações e exportações do mercado automotivo no Brasil e sua participação na balança comercial decorrente das políticas adotadas para o setor automotivo.

1.3 JUSTIFICATIVA

Este trabalho tem o principal objetivo demonstrar o desempenho do comércio internacional brasileiro após a abertura comercial em 1990 no setor automotivo, apontando os impactos resultantes na balança comercial nacional.

2 REVISÃO LITERÁRIA

2.1 TEORIAS CLÁSSICAS DE COMÉRCIO INTERNACIONAL

A partir da metade do século XVIII surgiram estudos sobre o comércio internacional e o pioneiro neste assunto foi Adam Smith, o qual introduziu a teoria das vantagens absolutas sendo esta a base para o comércio internacional. As vantagens absolutas são a produção de um bem o qual o país possui uma maior produtividade e com isso enfrentando menores custos de produção, e o comércio com os demais países era efetuado com a exportação da produção excedente e a importação de bens precários no país, Smith (1996) concluiu que o comércio exterior elevava o bem-estar da sociedade.

Após a teoria de Smith ser desenvolvida, David Ricardo a aprimorou e afirmou que a possibilidade de ganhos entre países não é de apenas países os quais possuem vantagens absolutas, e determinou que os ganhos de comércio exterior é das vantagens comparativas. (RICARDO, 1982).

O modelo ricardiano é baseado nas vantagens comparativas, sendo este o custo de oportunidade relativo, desta maneira o comércio é realizado após a especialização de cada país em determinado produto. O país que se especializa no produto que lhe fornece uma vantagem comparativa maior aumenta sua produção e seu excedente é exportado, os produtos que foram descartados por ter uma menor vantagem comparativa é adquirido no exterior a um preço menor que se o mesmo fosse produzido localmente.

Sendo assim Ricardo acredita que a dinâmica do comércio internacional ocorria quando os países exportam os produtos que tem maior produtividade relativa de trabalho e importam a com menor produtividade relativa de trabalho.

A teoria Hecksher-Ohlin também conhecida como teoria das proporções de fatores é segundo Krugman e Obstfeld, uma teoria que se difere do modelo ricardiano por distinguir o comércio internacional do comércio inter-regional e na identificação dos fatores que determinam a existência de vantagens comparativas (COUTINHO *et al.*, 2005). Ao contrário do modelo ricardiano onde as vantagens comparativas são existentes a partir de níveis de

produtividade de trabalho entre as nações a teoria de Heckscher-Ohlin as vantagens comparativas existem devido às variações de estoques relativos de fatores de produção, a teoria também afirma que as tecnologias entre os países são equivalentes e o que difere entre elas é a disponibilidade destes fatores de produção.

A teoria de Heckscher-Ohlin por ser baseada na vantagem comparativizada pela disponibilidade relativa de fatores apresenta falhas ao tentar explicar os padrões de comércio. Os principais motivos são as características do comércio atual e a falta de realismo dos pressupostos desse modelo. (COUTINHO *et al.*, 2005). Segundo Krugman e Obstfeld existem três principais fatores que contribuem para a falta de realidade da teoria: em primeiro lugar é o crescimento de produtos com fatores semelhantes; segundo o grande volume de comércio exterior com produtos de fatores semelhantes e por fim a existência de empresas multinacionais as quais criaram um novo fluxo de comércio internacional.

Michel Porter surge em seguida contestando as teorias clássicas, dando um passo além as teorias de vantagens comparativas e propõe uma nova abordagem, porém vitalizando as vantagens competitivas entre as nações, nesta incluindo mercados segmentados, produtos diferenciados, diversidades tecnológicas e economias de escala. Segundo Porter “a competitividade de um país depende de capacidade de sua indústria de inovar e melhorar. As empresas conquistam uma posição de vantagem em relação aos melhores competidores do mundo em razão das pressões e dos desafios. Elas se beneficiam da existência de rivais internos poderosos, de uma base de fornecedores nacionais agressivos e de clientes nacionais exigentes” (PORTER, 1999, p. 167).

Porter em sua teoria valorizava muito a inovação, porém o mesmo ressalta que para existir êxito internacional nas indústrias elas dependem de quatro determinantes sendo: fatores de produção; condições de demanda; as indústrias fornecedoras devem ser internacionalmente competitivas e a última determinante é dada pelas estratégias das empresas, estas dependentes se tornam no que Porter disse de *Diamante Nacional*.

A partir destas determinantes o governo possuiu um papel muito importante, pois ele pode influenciar por meio de políticas comerciais todo o

fluxo de comercialização nacional e internacional, segundo Porter “As políticas governamentais bem-sucedidas são aquelas que criam um ambiente em que as empresas são capazes de ganhar vantagem competitiva, e não aquelas que envolvem o governo diretamente no processo” (PORTER, 1999, p. 197). Desta maneira o trabalho de Porter é importante, pois o mesmo indica que o sucesso para o mercado é a relação entre o governo e as empresas.

2.2 LIBERALISMO VERSUS PROTECIONISMO: PROS E CONTRAS

As políticas econômicas são fundamentais para a direção de governos em todos os países, entre as principais políticas econômicas temos o liberalismo e o protecionismo. Desta maneira veremos seus principais argumentos a favor e contra.

2.2.1 Liberalismo

O liberalismo teve seu início de uma conjuntura econômica no fim do século XVIII, quando ocorreu a I Revolução Industrial. Esta conjuntura econômica que decorreu de um grande avanço industrial onde passou-se a utilização das máquinas com grande eficiência na indústria, um êxodo rural e também a uma evolução técnica nos trabalhos rurais. Os principais traços do liberalismo foi o mercado livre; a iniciativa individual e a desregulamentação. (MAIA, 1998).

A grande força do liberalismo foi através do filósofo e economista Adam Smith (1723 – 1790) com a publicação de sua obra *A Riqueza das Nações* (1776). Para Smith o homem produz mais apenas pelo desejo de maior lucro e com esta atitude trazia também maiores benefícios à sociedade. Ainda segundo Smith “Ao perseguir seus próprios interesses, o indivíduo muitas vezes promove o interesse da sociedade muito mais eficazmente do que quando tenta realmente promovê-lo”. (SMITH, 1996, p.438).

Desta maneira Smith cita um exemplo clássico a rotina de um padeiro, onde o mesmo não se levanta cedo para produzir o pão em prol da sociedade e sim pelo lucro. Porém esta ação leva a um ganho em toda a sociedade.

Smith defendia que não se deveria defender a produção, pois ao fazer esta proteção os recursos de capital acabavam sendo direcionado de formas diferentes ao livre comércio, isso impactando em prejuízos tanto para os produtores e o povo quanto para o estado. Desta maneira Smith deixava evidente que a divisão do trabalho é a principal medida para o aprimoramento da economia. (SMITH, 1996).

Tendo como base os pensamentos de Smith para o liberalismo, tal política econômica apresentava características onde: o Estado sem intervenção no mercado; livre concorrência de preços, isto fazendo com o que o preço tenha sua formação pelo próprio mercado assim deixando apenas as empresa com maior eficiência ativas; iniciativa individual; desregulamentação onde o Estado remove os obstáculos legais que cercam as atividades econômicas e por fim a divisão internacional de trabalho, os países produzem os produtos que são economicamente mais vantajosos e seus excedentes são trocados internacionalmente. Em linhas gerais o liberalismo tem como principal característica a não intervenção do Estado na economia do país. (MAIA, 1998).

Dentre as características do liberalismo os principais argumentos a favor desta política em primeiro lugar a divisão internacional do trabalho, isto porque a divisão de trabalho fazia com os países produzissem os produtos com maior capacidade e com menores custos abrindo mão dos produtos de maiores custos para a região e a partir do comercio exterior adquiriam os produtos que não eram economicamente viáveis. Recursos naturais otimizados devido à divisão do trabalho, os países poderiam ter um melhor aproveitamento dos recursos naturais disponíveis em sua região devido as suas peculiaridades, tendo assim uma redução de seus custos. Outro ponto a favor do liberalismo é decorrente aos dois argumentos já apresentados, pois isto se leva a uma produção em escala, com a redução dos custos oriundos da divisão do trabalho e da otimização dos recursos naturais se leva a uma serie de ocorrências, pois com a redução dos custos se leva a um maior consumo; com o aumento do consumo à uma maior produção; a partir de um aumento da produção gera um

novos empregos e tudo isto associado leva um novo nível de bem estar da sociedade. (MAIA, 1998).

Mesmo com os argumentos listados anteriormente o liberalismo também apresenta suas desvantagens sendo uma delas sua própria liberdade sem intervenção do Estado. Segundo Maia (1998) a liberdade do liberalismo escraviza, pois em uma economia sem a intervenção do Estado pode se levar a práticas que prejudicam principalmente os consumidores que são os cartéis, oligopólios, *trustes* e ao *dumping*. Outro problema encontrado nas práticas do liberalismo é o conflito de interesses entre as empresas e o Estado, pois dentro do país o Estado tem como objetivo a manutenção da Balança de Pagamentos, o nível de emprego entre outros papéis de sua responsabilidade, já as empresas entrantes no mercado nacional tem apenas o objetivo de auferir maiores lucros.

2.2.2 Neoliberalismo

O neoliberalismo surgiu em meados dos anos 70 e 80 com base nas ideias políticas do liberalismo idealizado por autores como Adam Smith. Esta corrente de pensamentos foi introduzida por Milton Friedman onde se reprimia a liberdade absoluta no mercado com a intervenção do Estado.

Segundo Friedman (1982) “A existência de um mercado livre não elimina, evidentemente, a necessidade de um governo. Ao contrário, um governo é essencial para a determinação das “regras do jogo” e um árbitro para interpretar e pôr em vigor as regras estabelecidas” (FRIEDMAN, 1984, p. 23). Nesta maneira o neoliberalismo defendia a participação no mercado mesmo sendo ela mínima.

Ainda segundo Friedman (1982) mesmo o Estado tendo suas funções limitadas o mesmo deve manter a lei e a ordem defendendo os direitos de propriedades, intervenções em interpretações de regras, promoção de concorrência e se envolvendo em atividades para evitar monopólios.

Sendo assim o neoliberalismo segue as mesmas ideias iniciais fundadas no liberalismo, porém com pequenas intervenções do Estado, esta

política também possuía certos princípios básicos onde: o Estado participa de forma mínima no mercado de trabalho; os capitais internacionais são livres para circulação; o Estado tendo o poder de políticas de privatizações; adoção de políticas contra o protecionismo e ainda a defesa ao capitalismo e a globalização.

Existem ainda críticas ao redor do neoliberalismo onde estas políticas beneficiam as grandes potências e empresas multinacionais, porém em contra partida tal política pode beneficiar o desenvolvimento econômico por meio da competitividade. Um exemplo de políticas neoliberais foi os governos de Fernando Collor de Melo (1990-1994) onde ocorram as principais aberturas econômicas e a redução do protecionismo nacional e os governos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003).

2.2.3 Protecionismo

O protecionismo é uma política muito antiga onde como o próprio nome diz, uma política voltada à proteção do Estado. Esta política pode ser vista muito no período mercantilista entre os séculos XVII e XVIII, pois neste período o Estado já demonstrava seu forte poder com o controle político e econômico. Neste período o Estado sempre pregava que as exportações sempre deveriam ser maiores que as importações para que sempre houvesse benefícios no comércio exterior, pois caso contrário os produtos ficavam encarecidos.

Sabendo que o protecionismo tem a longa data sua origem fica claro que o principal objetivo do Estado é proteger sua economia a partir de políticas comerciais, externa e interna e também pelo controle de importações e exportações criando barreiras alfandegárias e políticas de tarifas de importação. (MAIA, 1998).

Alguns argumentos a favor do protecionismo são os perigos que a divisão do trabalho pode levar em políticas liberais, isso acontece porque a partir do momento em que se faz ocorre à divisão internacional do trabalho o país deixa de produzir tudo o que se necessita internamente, pois tem a possibilidade de importar todos os demais produtos que não produzem, isto se

torna um problema caso ocorra acontecimentos que possam interromper os comércios internacional, por exemplo, um conflito. Caso isso acontecesse os países envolvidos ficaram impossibilitados de exportar e por consequência os países importadores ficariam em falta das mercadorias. (MAIA, 1998). Já em um regime protecionista o mercado seria estimulado a produzir boa parte dos produtos de necessidade internamente.

Outro ponto a favor do protecionismo é a economia de escala das indústrias nacionais, pois sem as multinacionais as quais trabalham em economias de escala e com baixos custos acabam reduzindo os empregos, a indústria nacional teria espaço de expandir sua produção e manter um nível de desemprego baixo, além de estimular maior produção o protecionismo também evita a existência de cartéis e oligopólios de empresas estrangeiras. (MAIA, 1998).

Além dos pontos acima a política protecionista faz a proteção dos recursos naturais, pois em uma política liberal poderia haver um alto consumo de recursos naturais finitos do país o deixando em situações pouco favoráveis, sendo assim o protecionismo pode controlar este recurso de um uso demasiado. O protecionismo também leva a produção nacional de segmentos estratégicos que são vitais para o país como extração mineral e petróleo e também certos serviços como telecomunicações.

Visto os pontos positivos sobre políticas protecionistas deve se destacar que existem também argumentos os quais desfavorecem tais políticas como a própria falta de concorrência local, as políticas protecionistas tendem a fazer com as indústrias locais se acomodem por não haver concorrência com demais empresas, principalmente as empresas internacionais, pois como já mencionado estas empresas trabalham com economias de escala sempre em prol da redução de custos, fato que levaria a uma concorrência com as empresas nacionais. Outro ponto fundamental sobre a esta falta de concorrência é a própria qualidade ofertada nos segmentos, pois com a falta de concorrência os bens mesmo produzidos com qualidades inferiores devem ser consumidos pela falta de opção. (MAIA, 1998).

A divisão internacional do trabalho como mencionado é um dos argumentos a favor do protecionismo, pois existe a possibilidade de o país ficar carente de mercadorias importadas que são vitais para o funcionalismo do país

em casos de conflitos mundiais, porém este argumento perdeu muito sua força a partir do momento em que não ocorreu nenhum conflito mundial após as duas grandes guerras.

Por fim o protecionismo leva a construção de monopólios e de reservas de mercado, sendo assim levando a redução do bem estar e à prejuízos econômicos, no qual pode se ter o Brasil como exemplo de criações de monopólios com a produção de petróleo e as telecomunicações. (MAIA, 1998).

2.3 INSTRUMENTOS DE POLÍTICA COMERCIAL

2.3.1 Tarifas

Segundo Paul Krugman a tarifa que um país pode impor é a mais simples das políticas comerciais e que seu efeito é aumentar o custo de envio de bens para um país. (KRUGMAN, 2007)

A tarifa é uma das formas mais antigas de política comercial e tradicionalmente uma forma de renda para o governo. Porém mesmo sendo uma fonte de renda para o governo o principal intuito das tarifas é a proteção de determinados setores internos de um país.

Segundo John Cuddington e Ronald McKinnon as tarifas podem fazer com o que um país possa enriquecer a expensas de outros países, desta forma explorando seu poder de monopólio para suas exportações e seu poder monopsonístico para suas importações. Esta tarifa por sua vez que pode explorar unilateralmente seu poder de monopólio internacional é chamada de tarifa ótima. (CUDDINGTON; MCKINNON, 1981).

Além das tarifas que o governo pode aplicar nos produtos importados existem outros instrumentos de política comercial como, subsídios à exportação; cotas de importação, restrições voluntárias à exportação além de formas de influência que o governo possui como subsídios de crédito à exportação; aquisição nacional de bens e barreiras burocráticas.

A tarifa de importação quando aplicada resulta em um impacto em ambos os mercados, no caso o país Local e o país Estrangeiro, pois ao ser aplicado uma tarifa gera uma mudança nos preços. Para o país local a tarifa faz com que o preço de venda aumente e quanto que para o país Estrangeiro fez com que o preço diminua. Isso ocorre, pois no país Local os produtores tendem a ofertar mais a um preço superior, porém a demanda tende a diminuir e com isso diminuindo a demanda por importações. O oposto ocorre para o país Estrangeiro, pois com o preço menor a oferta tende a diminuir e a demanda aumentar fazendo com que ocorra uma oferta de exportação menor e com isso levando a um equilíbrio nos mercados. Contudo para um país pequeno a implementação de uma tarifa pouco interfere no mercado mundial, pois sua parcela no mercado é tão pequena que acaba sendo irrelevante sua diminuição de importação para o preço mundial.

No que tange a proteção de mercado a tarifa é uma ferramenta para “proteger os produtores domésticos dos preços baixos que resultariam a concorrência com as importações” (KRUGMAN, 2007, p.142).

Porém como quantificar os custos e benefícios das tarifas? A resposta para esta pergunta é realizada através de dois conceitos básicos de microeconomia: o excedente do consumidor e o excedente do produtor. Este custo é benefício para serem avaliados antes eles devem ser quantificados e desta maneira é possível encontrar o custo líquido de uma tarifa sobre o bem estar, que é calculado por:

$$\text{Perda do consumidor} - \text{ganho do produtor} - \text{receita do governo}$$

Com o resultado os efeitos líquidos de uma tarifa sobre o bem estar podem ser de duas naturezas: uma delas gerando a perda pela distorção da produção que é a produção em excesso pelos produtores locais e a segunda é a perda pela distorção do consumo onde leva os consumidores a adquirir pequenas quantidades dos bens produzidos, em oposição a estas perdas pode ser encontrado o ganho dos termos de troca, pois com a inclusão da tarifa gera uma redução dos preços das exportações do estrangeiro.

2.3.2 Cotas de Importação

As cotas de importação são restrições diretas sobre a quantidade importada sobre um bem, porém tal operação também faz com que o preço seja elevado para o país importador. O preço dos bens se elevam devido a própria restrição de importação isso porque com uma menor quantidade importada faz com que a demanda supere a oferta e com isso elevando o preço.

Sendo assim as cotas de importação tem um funcionamento semelhante as tarifas o que difere uma da outra é que com as cotas de importação o governo não recebe renda pelas quantidades importadas. A renda que é gerada pelas cotas é a conhecida como “rendas das cotas”, que é o lucro que os detentores das licenças de importação possuem.

Os beneficiários das rendas das cotas sempre são definidos, pois no caso quando estas rendas são destinadas a governos dos países exportadores a transferência de renda para o exterior supera os custos das cotas, fazendo assim as cotas sendo menos vantajosas que as tarifas para os países importadores.

2.3.3 Restrições Voluntárias as Exportações

Este instrumento de política comercial também conhecido por acordo de restrição voluntária é uma cota de importações, porém feita pelo país exportador.

Esta restrição é geralmente imposta pelo país importador com o intuito de evitar mais restrições comerciais, e estas vantagens políticas e legais tem feito este o instrumento, mas utilizado pelos países nos últimos anos (KRUGMAN, 2007; p.151).

Partindo do ponto de visto econômico as restrições voluntárias as exportações são as que mais trazem prejuízo para o país importador, pois a mesma acaba atuando como uma tarifa de importações, porém sem o ganho

de renda gerado pela mesma, e com a transferência para o exterior da renda recebida pelos países exportadores este prejuízo se faz ainda mais evidente (KRUGMAN, 2007; p.151).

2.3.4 Necessidade de Conteúdo Local

Existe ainda a necessidade de conteúdo local como uma das formas de política comercial, uma imposição do país importador de que uma fração do bem seja produzida localmente. Em alguns casos estas frações são aplicadas, em unidades, também existem casos que a fração é expressa em valor.

Segundo Krugman “O ponto mais importante é que a necessidade de conteúdo local não produz nem receita para o governo nem rendas das cotas. Em vez disso, a diferença entre os preços de importação e os bens domésticos tem, na realidade, sua média considerada no preço final e é repassada aos consumidores” (KRUGMAN, 2007; p.153).

2.3.5 Taxa de Câmbio

Cada país possui sua respectiva moeda claro que com suas exceções onde existem mercados comuns que utilizam a mesma moeda, exemplo disto é a União Européia que adota o Euro. Porém, para os demais países, é preciso uma taxa de conversão entre moedas internacional para que exista o comércio internacional que é a taxa de câmbio.

A taxa de câmbio desempenha papel central para o comércio internacional, pois, segundo Krugman (2007), é a taxa de câmbio que nos permite adquirir bens e serviços oriundos de diferentes países. (KRUGMAN, 2007). Tendo as taxas de conversão entre as moedas é possível também identificar os montantes exportados e importados.

As taxas de câmbio podem ocorrer em duas mudanças: a apreciação onde a moeda nacional se valoriza diante das moedas estrangeiras e a

depreciação onde ocorre o oposto, a moeda nacional se desvaloriza contra as moedas estrangeiras. Estas apreciações e depreciações podem levar a ganhos e perdas nas exportações e importações. Desta maneira pode se entender da seguinte maneira: uma apreciação da moeda nacional faz com o produto nacional fique mais caro para os países estrangeiros, pois com a moeda nacional valorizada a equivalência entre as moedas nacional e internacional reduz, fazendo com que os preços das exportações se tornem menos atrativas, em contra partida a valorização da moeda nacional faz com os produtos importados se tornem mais baratos e assim estimula a importação. No outro lado uma desvalorização causa os efeitos contrários vistos, a desvalorização da moeda faz com aumente o numero de exportações e diminua o numero de importações no período (KRUGMAN, 2007).

Os participantes principais deste mercado são os bancos comerciais; as empresas envolvidas com o comércio internacional, instituições financeiras não bancárias e bancos centrais. Os bancos comerciais atuam de forma central, pois estes bancos estão presentes em praticamente todas as transações internacionais, isso porque todas estão transações envolvem trocas de depósitos bancários em diferentes moedas, além destas operações em que os bancos comerciais estão presentes os mesmos costumam cotar as diferentes taxas de câmbio para os bancos locais.

As empresas por sua vez atuam na demanda pela troca de moeda, pois muitas vezes as empresas que estão inseridas no mercado internacional têm seus recebimentos em moeda diferente da moeda em que a empresa se situa, havendo assim a necessidade da conversão cambial.

Um participante também muito importante para o mercado de câmbio são as instituições financeiras não bancárias, pois devido a desregulamentações no mercado financeiro as instituições não financeiras adquiriram maior gama de serviços inclusive semelhantes aos disponíveis em bancos entre eles a conversão cambial.

Por fim, a participação do banco central tem importância essencial para o mercado de câmbio, pois os demais participantes deste mercado observam com o intuito de obter pistas das possíveis políticas macroeconômicas futuras que o banco central poderá adotar, com o fim de prever os efeitos na taxa de câmbio. (KRUGMAN, 2007).

Historicamente existem debates sobre os dois principais tipos de taxa de câmbio, taxa fixa e taxa flutuante. A taxa fixa tem sido utilizada em vários períodos na história, antes da primeira Guerra Mundial 1920 a 1931 e durante os períodos de 1945 a 1973 onde se operou o sistema de Bretton Woods, no qual a taxa de câmbio fixa, tendo o dólar como moeda piloto. Um dos problemas da taxa de câmbio era fixa é o fato de não poder aplicar políticas monetárias para a estabilização do país, além disto, a política de taxas de câmbio fixas leva a uma assimetria básica segundo Krugman (2005), pois um país de reserva de moeda tem o poder de afetar sua economia e a de países estrangeiros com a política monetária, porém em contrapartida os demais bancos centrais de países estrangeiros são obrigados a aceitar a política monetária do país de reserva. Em outras palavras, é concentrado um grande poder para o país de reserva de moedas. Já no outro lado existem pontos que favorecem as taxas de câmbio fixa segundo Friedman (1967) as taxas de câmbio fixas mantêm uma disciplina a economia política doméstica, pois caso contrário levaria por irresponsabilidade a uma política monetária inflacionária.

Porém, após falhas no sistema Bretton Woods economistas passaram a discutir sobre as taxas de câmbio flutuantes, as quais também levaram a vários argumentos a favor e contra. Além da objeção de Friedman sobre a disciplina que seria eliminada, outros pontos também levavam a dúvidas sobre as taxas flutuantes como a incerteza do câmbio prejudicaria o comércio internacional. Outro ponto também levantado por Friedman é que as taxas flutuantes reduziriam a atratividade de um país para um centro financeiro. Do lado oposto, existem três argumentos a favor da taxa de câmbio flutuante. Primeiro deles a autonomia de formulações de políticas macroeconômicas, segundo a eliminação das assimetrias criadas durante o período de Bretton Woods e, por fim, a utilização das taxas de câmbio flutuante poderia levar a um fim dos desequilíbrios fundamentais criados levando a mudanças na paridade e ataques especulativos sobre a taxa de câmbio fixa. (KRUGMAN, 2007).

Mesmo existindo várias especulações e debates sobre as taxas de câmbio fixas e flutuantes existem argumentos contra e a favor de ambas, a estabilização cambial deixou de ser o objetivo principal da política econômica após 1990, dando espaço para metas governamentais contra a inflação doméstica visando o crescimento econômico. (KRUGMAN, 2007).

3 METODOLOGIA

O presente trabalho está dividido em três sessões as quais tem a principal finalidade de identificar e analisar os fenômenos referentes às importações do período que compreende os anos de 1990 a 2010 no setor automotivo.

Primeiramente é realizada uma pesquisa sobre o período anterior a abertura comercial o qual foi marcado pelo protecionismo. Esta pesquisa traz as principais características do comércio exterior brasileiro expondo a dinâmica em que o mercado internacional operava. Posteriormente é visto as mudanças que as políticas econômicas voltadas para o comércio exterior sofreram e exposto também suas principais características.

No capítulo seguinte será avaliado o mercado automotivo brasileiro e seus acordos comerciais realizados no período pós abertura comercial. Os acordos setoriais automotivos tiveram um grande impacto na produção e nas vendas dos automóveis na década de 90 e uma evolução continua até o ano de 2010, sendo assim os acordos serão vistos com seus principais compromissos firmados para a evolução do setor neste período.

Por fim será analisado por meio de dados entre os anos de 1990 a 2010 da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (AliceWeb) para a construção de tabelas a fim de demonstrar o desenvolvimento do setor automotivo no âmbito das importações e exportações e seus impactos para a balança comercial do setor. Além de uma análise realizada do setor automotivo também será exposto a evolução das importações e exportações nacional e o impacto que a balança comercial do setor automotivo tem sobre o valor total da balança comercial nacional.

4 PROTECIONISMO E ABERTURA COMERCIAL BRASILEIRA 1957-2010

Nesta seção será visto um histórico do protecionismo no Brasil entre os anos de 1957 a 2010, as fases que precederam a abertura comercial e o cenário após a abertura comercial de 1990.

4.1 PROTECIONISMO BRASILEIRO 1957-1990

O Brasil possui um grande histórico referente a barreiras a importação para suas indústrias e ao seu comércio para a estratégia de desenvolvimento, e esta dinâmica foi base para muitos estudos. Sabe-se que o Brasil passou por uma grande evolução no quesito de barreiras a importação após os anos 90 e a abertura resultou em grande avanço de produtividade nas indústrias e no comércio brasileiro. Por este motivo, será visto um histórico sobre o protecionismo brasileiro e suas mudanças ao longo dos anos ao fim de 2010.

Após a 2ª Guerra Mundial o Brasil deu início a um período de grande proteção sobre as importações. Primeiramente foram instituídas inúmeras taxas sobre as importações e também um rigoroso controle sobre as quantidades importadas. Em 1957 o Brasil implementou uma nova estrutura tarifária a qual instituiu a tarifa *ad valorem*, tarifa vinculada ao valor do bem importado; criou a Comissão de Política Aduaneira (CPA), como um órgão protetor a trabalho nacional e ao desenvolvimento econômico por meio de políticas tarifárias referentes a importações; atribuiu poderes à Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex). Também instituiu a Lei do Similar Nacional, lei que impede a importação de itens similares ao produzidos nacionalmente independente de preço ou qualidade sob 3 circunstâncias: caso os itens tenham a mesma natureza e mesma função; possam substituir-se mutuamente em sua função de destino e tiverem especificações equivalentes. Estas medidas adotadas na nova estrutura tarifária gerou grandes benefícios aos produtos de bens intermediários e de capital os quais não haviam produção interna e

agravando importações de produções de bens domésticos os quais eram impactados com altas taxas de importação, em alguns casos até sendo de 200%. (PINHEIRO; ALMEIDA, 1995).

Entre os anos de 1964 e 1967 após a Revolução Democrática de 1964 as importações foram liberadas, as taxas aplicadas em importações especiais foram reduzidas de 260% em 1964 à 96% em 1966, sendo que tal categoria seria eliminada em 1967 (PINHEIRO; ALMEIDA, 1995).

Na década de 80 as entidades criadas iniciariam uma série de barreiras não tarifárias, primeiramente foi instituída a lista conhecida como Anexo C, nesta havia uma lista com mais de 1.300 produtos os quais não tinham permissão de serem importados; as empresas tinham de apresentar para os órgãos governamentais seu planejamento de importações anual com antecedência e também como barreiras não tarifárias os subsídios fiscais e de crédito dependiam do conteúdo doméstico de seus investimentos. Desta maneira a política de importação do Brasil apresentava as seguintes características em 1988, ano em que teve início uma nova política de importações: estrutura tarifária de 1957, com pequenas mudanças; tarifas com parcelas redundantes; cobrança de tributos adicionais tais como Imposto sobre Operações de Crédito, a Taxa de Melhoramento de Portos (TMP), Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguros (IOF), e o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); contavam também com utilizações de barreiras não tarifárias (BNTs). Contudo, a política de importações brasileira ainda contava com cerca de 42 regimes especiais os quais permitiam a isenção ou redução dos impostos. (KUME, 2003).

Sendo assim em 1988 começaram 3 programas de redução tarifária, em 1988-1989, 1991-1993 e em 1994. As BNTs mais significativas foram retiradas no ano de 1990 e com isso o controle das importações ficou sendo realizado apenas por meio das tarifas aplicadas e a taxa de câmbio.

4.2 ABERTURA COMERCIAL PÓS 1990

A abertura comercial de 1990 teve seu início em uma série de reformas precedentes, sendo que as primeiras reformas tarifas ocorreram entre o ano de 1988 à 1989, como citado anteriormente. Porém as políticas aplicadas não foram as inicialmente propostas, pois em 1987 a CPA havia proposto inúmeras reduções tarifárias para as importações como a eliminação dos tributos como IOF, TMP e AFRMM, remoção das tarifas redundantes e também a redução das tarifas a preços compatíveis, porém estas mudanças não foram muito bem aceitas devido a pressão de grupos que perderiam privilégios. Desta maneira com as propostas alteradas, a CPA acabou não sendo bem sucedida em acabar com a maioria dos regimes especiais do período, porém acabou obtendo a racionalização dos instrumentos tarifários. (KUME, H., 1988).

Em um segundo momento logo após a posse do Presidente Fernando Collor de Mello em 1990 o governo anunciou medidas que afetariam as políticas de comércio exterior profundamente. Estas mudanças incluíam flexibilização do regime cambial e ao mesmo tempo a liberalização das importações, com isso havendo a extinção de listas de produtos para a importação e os regimes especiais de importação. Estas medidas tiveram apenas a exceção do *drawback*, o qual beneficiava bens de informática. (KUME, 2003). Em questões de meses o novo governo anúncio as medidas da nova reforma tarifária, sendo uma redução gradual da tarifa ao longo do governo, com o objetivo de atingir uma tarifa modal de 20%.

Esta nova política de importações visava a uma reestruturação produtiva no país buscando uma equalização dos custos de produção interno e externo. O resultado da política tarifária em reduzir gradualmente das tarifas foi bem sucedido, pois ao final de 1993 as importações eram controladas somente por tarifas, e as tarifas aplicáveis eram compatíveis com as de outros países em desenvolvimento (KUME, 2003).

Após tais medidas o governo pode verificar uma crescente trajetória de entrada de capitais estrangeiros e após a entrada do Plano Real uma forte valorização cambial. As políticas tarifárias foram extremamente importantes neste período para a estabilização de preços, mas, em contrapartida, tais

políticas deixavam as contas externas em possíveis desequilíbrios. Tal fato foi constatado no final de 1994, quando surgiram déficits comerciais sendo estes os primeiros desde 1987, isto porque as políticas tarifárias deixavam a competição das indústrias nacionais com o comércio internacional muito exposto. Outro fator agravante foi a evasão de capitais devido a crise mexicana de 1994.

Para evitar maior exposição e maiores déficits o governo optou em aumentar as alíquotas em determinados segmentos, entre eles o automotivo pois, entre outros, foi um dos segmentos que mais elevou as importações para o país. Além do aumento das alíquotas o setor automotivo também recebeu quotas de importações neste período (KUME, H., 2003).

Em 1997 o governo decidiu em uma forma de redução dos déficits nas transações correntes em face de uma crise internacional, aumentando suas alíquotas temporariamente. Mesmo com estes programas as importações em 1997 somaram o valor de 59,7 bilhões de dólares, sendo este valor um dos maiores até o momento da história do país. (Alice Web, 2015).

Seguindo para o governo de Luiz Inácio Lula da Silva as políticas comerciais se mantiveram em um mesmo patamar que as aplicadas no governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002), porém com maior vigor na forte elevação cambial. O incentivo às importações no governo Lula ficaram bem claras pelos valores atingidos onde passou de um montante de 48,3 bilhões de dólares em seu primeiro ano de mandato para 181,7 bilhões de dólares em seu último ano no poder (AliceWeb), um aumento de 276% nas importações em seu governo. No último ano de seu mandato Lula afirma que o fim do protecionismo seria a melhor solução para a crise internacional, deixando evidente a deterioração do protecionismo brasileiro. (BBC, 2010).

5 ACORDOS DO SETOR AUTOMOTIVO

Durante o período do governo do Presidente José Sarney as câmaras setoriais já haviam sido concebidas com o intuito de estabelecer uma aproximação entre o Estado, empresários e trabalhadores, porém tais atitudes não cumpriram suas expectativas. Em 1989 as câmaras foram utilizadas como instrumento para o controle de preços, porém também sem muito sucesso. (COMIN; 1998 *apud* SALGADO; 1993)

As câmaras tinham como principal objetivo encontrar uma forma de melhorias dos diagnósticos e competitividade. Tiveram um papel muito importante na política industrial após a abertura comercial em 1990. Mesmo sendo seu principal objetivo voltado a políticas industriais, devido ao desequilíbrio monetário as câmaras também tiveram papel no combate a inflação (ANDERSON, 1999).

As câmaras setoriais realizaram diversos acordos em setores distintos na economia brasileira como, por exemplo, no setor de brinquedos, onde tais acordos tinham como principal objetivo tornar a indústria brasileira competitiva frente às empresas asiáticas; assim como em áreas de produtos têxteis e confecções e indústria naval. Porém para o objetivo deste trabalho serão vistos os acordos firmados no setor automotivo.

Foi através da câmara automotiva que as câmaras obtiveram sua maior importância, pois, além da grande importância do setor automotivo no parque industrial brasileiro o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC também teve sua participação nas negociações dos acordos. Esta participação teve grande importância devido ao grande numero de conflitos no ABC desde o final dos anos 70, relativos a melhoras nos salários e no número de empregos (ANDERSON, 1999).

O setor automotivo por sua vez teve três acordos setoriais o primeiro deles firmado em 1992 após uma série de baixos índices de comercialização no segmento. O setor automotivo brasileiro passou por várias dificuldades de investimento setorial entre os anos de 1980 e 1992 e os ajustes neste período dentro do setor provocaram demissões e redução salarial. Sua produção neste período era inferior ao padrão mundial de competitividade e a participação do

segmento no PIB era declinante, porém, com os acordos setoriais esta situação foi modificada (ANDERSON, 1999).

5.1 PRIMEIRO ACORDO

No final do ano de 1991 teve início o desenvolvimento do primeiro acordo do setor automotivo. Durante alguns meses foram discutidos e elaborados diagnósticos temáticos os quais foram apresentados apenas em Março de 1992 em um seminário do setor automotivo brasileiro. Os diagnósticos apresentados tinham três pontos básicos; durante toda a década de 80 o setor automotivo teve tendência de redução de produção e vendas; o baixo desempenho do setor era oriundo de uma má relação entre governo, trabalhadores e empresários e, por fim, o diagnostico também apontou que diante de um cenário de modernização, especialmente de empresas asiáticas, a indústria brasileira estaria fadada ao seu fim caso não houvesse investimentos em sua infraestrutura. (ANDERSON, 1999).

Desta maneira no dia 26 de Março de 1992 foi assinado o primeiro acordo do setor automotivo brasileiro. Este acordo foi representado pelas entidades do governo, dos trabalhadores e pelas empresas de autopeças e montadoras.

O primeiro acordo automotivo segundo Anderson (1999) visava os seguintes pontos:

a) redução de 22% no preço dos veículos para os próximos 90 dias sofrendo reajustes apenas oriundos de alterações nos custos de produção. Porém esta redução do preço viria da seguinte forma: 12% seria de uma redução da alíquota de PIS e ICMS, redução de negociações através da Secretaria Nacional de Economia junto ao Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz); além da redução das alíquotas haveria uma redução de 7,5% nas margens das empresas distribuídos em 4,5% para as montadoras e 3% aos distribuidores de autopeças, e por fim, haveria uma redução na margem da comercialização das concessionárias de 2,5%;

b) a segunda mudança no acordo seria a prorrogação do salário data-base e novas negociações para o período, sendo elas encerradas em 30 de junho de 1992;

c) as correções salariais passariam a serem realizadas mensalmente de acordo com a variação dos índices anteriores (Fipe/Diese) além da manutenção do nível de empregos até a data de 31 de Julho de 1993. Com a conclusão dos acordos salariais, além das montadoras e fornecedores terem um diferencial salarial, os ajustes de salários seriam realizados de acordo com a variação equivalente ao mês anterior do INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor);

d) com a intenção de discussão sobre o Contrato Coletivo de Trabalho foi criado um grupo de trabalho;

e) os consórcios foram reabertos a partir de 1º de Julho de 1992 com novas regulamentações as quais trariam mais benefícios aos consumidores;

f) também na data de 1º de Julho de 1992, foi implementado um novo programa de financiamento para veículos o qual reduziria a taxa de IOC (Imposto Sobre Operações De Crédito) de 12% para 6% a. a. além do descontingenciamento de créditos visando desta maneira a oferta direta ao consumidor;

g) e, por fim, foram elaborados projetos para incentivo de exportações;

Ao longo do ano de 1992 foram criados grupos de trabalho (GTs) os quais foram instituídos pela preocupação de curto prazo ocasionada devido à reativação do mercado interno. Foram criados 6GTs sendo cada um encarregado a assuntos específicos. O GT1 tinha seu principal objetivo focado à questões de preços e créditos; o GT2 voltado a discussões do mercado exterior; GT3 por sua vez tinha o papel de discutir a respeito da tecnologia, produtividade e qualidade; o GT4 carga tributária, o qual teve um grande impacto até a assinatura do primeiro acordo; o GT5 encarregado os investimentos e por fim o GT6 o qual tinha seu papel nas relações de trabalho sendo um dos mais dinâmicos, devido aos seus esforços na modernização das relações trabalho-capital (COMIN, 1998).

Todas as propostas realizadas pelas câmaras setoriais tiveram suas atividades prejudicadas no mesmo ano de 1992 devido atenção que os

poderes Executivo e Legislativo tiveram que dedicar para o *impeachment* do presidente Collor que ocorreu em agosto. E diante de uma crise institucional que havia se instalado as câmaras tiveram de paralisar suas atividades. (ANDERSON, 1999).

Mesmo após a posse do novo Presidente Itamar Franco as câmaras ficaram indefinidas, os projetos de incentivos a exportação e as concessões de consórcios ficaram impedidas de dar continuidade e apenas no final do ano de 1992 foi possível voltar às negociações e assim foi dado início ao debate do segundo acordo do setor automotivo.

5.2 SEGUNDO ACORDO

Após os impedimentos que o primeiro acordo setorial sofreu o segundo veio a ser assinado na data de 15 de fevereiro de 1993, porém neste acordo as metas referentes a impostos, financiamento de veículos, questões trabalhistas voltadas a tecnologia e qualidade e por fim a redução da margem de lucros da cadeia foram ampliadas. Além do aumento das metas o segundo acordo do setor automotivo foi marcado pela agregação da segunda maior força sindical nacional, a Força Sindical, a qual não teve sua participação nas negociações do primeiro acordo (COMIN, 1998).

O segundo acordo setorial visava os seguintes compromissos (ANDERSON, 1999):

- a) as metas de produção em unidades cresceria para 1,2 milhões no ano de 1993, para o ano de 1994 a produção alcançaria o volume de 1,35 milhões, no ano de 1995 1,5 milhões e no ano de 2000 este volume de produção estaria no patamar de 2 milhões;
- b) a capacidade produtiva receberia novos investimentos para sua modernização no valor de 20 bilhões de dólares entregues até o ano de 2000, onde 10 bilhões seriam voltados para as montadoras, 6 bilhões para o setor de autopeças, 3 bilhões para segmentos envolvidos no processo de fundição, matérias-primas, forjaria e concessionárias e 1 bilhão seria destinado a empresas produtoras de pneus;

c) o prazo dos consórcios para veículos seria aumentado 60% passando de 50 meses para 80; e para os veículos pesados, caminhões, ônibus e tratores, um aumento de 66,6% indo de 60 meses para 100 meses o prazo;

d) aumento da parcela financiada pelo BNDES/Finame para veículos pesados passando de 40% para 60%;

e) redução dos encargos tributários para o IPI e o ICMS e da seguinte maneira: IPI para veículos com potência superior a 100 HP (*HorsePower*) a alíquota reduziu de 36% para 30%; para potências inferiores a 100 HP e superiores a 1.000 cilindradas a alíquota reduziu de 31% para 25%; para veículos com menos de 1.000 cilindradas a redução do IPI foi de 14% para 8% e ainda houve uma redução de 10% para 8% para veículos comerciais leves. Referente ao ICMS as reduções ocorreram da seguinte maneira: veículos com menos de 1.000 cilindradas tiveram uma redução de 12% para 9%, o ICMS de veículos com potência superior a 1.000 cilindradas não tiveram mudança permanecendo em 12% e para os caminhões a redução foi para 7%;

f) com a redução das alíquotas de impostos haveria uma redução nos preços dos veículos de em média 10%, seguido de uma redução da margem de lucro de 3% para as montadoras, 1,2% para as autopeças e 0,8% para as distribuidoras;

g) por fim os compromissos firmados na relação capital-trabalho ocorreram da seguinte forma: aumento de 20% dos salários reais distribuídos em três parcelas de 6,27% a partir de 1993; ampliação do nível de emprego e extensão dos acordos para as bases dos trabalhadores de São Paulo, Osasco e Guarulhos (COMIN, 1998).

Ainda em 1993 foi assinado pelas montadoras e pela Presidência da República um protocolo diferenciado para a produção dos “carros populares” os quais seriam fabricados com a potência de 1.000 e 1.600 cilindradas. Neste acordo a alíquota de IPI seria de 0,1% (ANDERSON, 1999).

A nova política de redução das alíquotas diferenciadas gerou uma diferença entre os preços dos automóveis no mercado dos carros populares e de outros modelos, levando a um novo cenário da produção nacional. Antes do

acordo para os carros populares sua produção não passava de 15% do volume total de produção, após os acordos e as mudanças decorrentes a produção dos modelos populares passou a representar mais da metade da produção em 1995 (ANDERSON, P.; 1999 *apud* Anfavea).

Para completar em 1994 outro fato teve grande importância para o mercado automotivo brasileiro. O governo decide antecipar a redução dos impostos de importação que ocorreria apenas em 2000 segundo cronograma da Tarifa Externa Comum do Mercosul para setembro daquele ano definido em 20% (ANDERSON, 1999).

5.3 TERCEIRO ACORDO

O terceiro acordo setorial assinado em Fevereiro de 1995, foi realizado em um ano que iniciou com um processo de reversão da abertura comercial, pois com a antecipação do imposto de importação realizado no ano anterior que, em princípio, teria a proposta de abastecer o mercado interno ocasionou um desequilíbrio nas contas externas do país, que se agravou ainda mais com a crise que estava em andamento no México.

Desta maneira o terceiro acordo foi assinado com medidas as quais deveriam ser tomadas imediatamente como (ANDERSON, 1999):

- a) o primeiro ponto foi a proibição de importação de usados, não apenas veículos mas também para peças, partes, pneus e componentes;
- b) a segunda medida que teria efeito imediato seria a elevação da taxa de importação, com exceção dos itens já importados com a taxa de 20% no ano corrente, para 32% no ano de 1995. Já no ano seguintes esta taxa teria sua verdadeira redução conforme programado para os anos seguintes sendo esta redução para 30% em 1996, 28% em 1997, 26% em 1998, 24% em 1999, 22% em 2000 e no ano de 2001 esta taxa seria de 21%;
- c) as máquinas, os equipamentos e os bens de capital novos teriam sua depreciação acelerada;

- d) desoneração do PIS e Cofins as exportações
- e) e por fim as solicitações de “ex-tarifário” teria suas tramitações aceleradas;

Além das medidas que deveriam ser tomadas de imediato também foram propostos compromissos a médio prazo: a partir do ano de 2000 políticas em regime comum no Mercosul deveriam ser definidas no setor automotivo; os programas de qualidade, tecnologia e produtividade deveriam ser fortalecidos; as regras dos consórcios deveriam ser revistas; existência de *joint-ventures* para o segmento de autopeças junto ao financiamento de veículos; incentivo à renovação da frota de veículos; incentivos aos carros produzidos à álcool e por fim para uma dedicação maior as matérias primas foi criado um GT exclusivo (ANDERSON, 1999).

Porém mesmo com a dedicação dos envolvidos no terceiro acordo automotivo divergências passaram a existir com a interferência do governo posteriores aos compromissos firmados. Como acordado uma das primeiras medidas para o terceiro acordo era o aumento da taxa de importação para 32% para frear a abertura comercial e tal medida entrou em vigor em 10 de Fevereiro de 1995, apenas quatro dias após a data do acordo. Porém, em Março o governo passou a taxa de importação para 70% contrariando as taxas definidas no acordo setorial com o intuito de frear de forma mais acelerada a abertura comercial, mas tal medida não refletiu muito efeito. Com isso o governo passou a adotar cotas de importação de acordo com o percentual de cada empresa exportadora sobre o total das importações no setor automotivo (ANDERSON, 1999).

Além das medidas citadas acima outro fator muito importante para o desentendimento entre os agentes da câmara, foi o aumento do IPI para carros populares. O IPI havia sido reduzido para 0,1% decorrente do segundo acordo setorial, o qual os trabalhadores defendiam sua permanência. Porém, após reuniões da câmara o imposto passou a ser de 8% o que acabou levando a saída da Força Sindical da câmara setorial.

Logo após a assinatura do terceiro segundo Anderson (*apud* MICT 1995) as discussões da câmara setorial foram encerradas devido ao início das discussões do Regime Automotivo Brasileiro. Este, semelhante ao adotado na Argentina, de que o Brasil pudesse assumir um novo nível de atratividade,

trazendo novos investimentos para o país. Tal discussão levou a publicação da MP 1.024¹ que levou ao esquecimento dos compromissos do terceiro acordo setorial fazendo com que muitos dos pontos do acordo fossem direcionados como medidas provisórias.

5.4 ACORDOS BILATERAIS

5.4.1 Brasil x Argentina

No Brasil além dos acordos setoriais internos, também houve acordos com o Mercosul dentro do setor automotivo. A intenção do Brasil realizar uma União Aduaneira inicialmente com a Argentina teve seu início muitos anos antes da abertura comercial, sendo no ano de 1985 assinada pelo então presidente José Sarney e pelo presidente da Argentina Raúl Alfonsín a “Declaração de Iguaçu” a qual tinha o propósito de acelerar as negociações no processo de integração bilateral.

Em 1986 o processo teve novo andamento com a assinatura da “Ata para Integração Brasil e Argentina” da qual se originou a PICE - Programa de Integração e Cooperação Econômica. A assinatura desta ata visava à melhoria em alguns pontos: flexibilidade, para melhorias no andamento dos objetivos; gradualismo, sendo avanços dos objetivos anuais; simetria, equalizar as políticas específicas as quais interferem na competitividade do setor e, por fim, o equilíbrio dinâmico o qual procurava uma integração uniforme entre as partes (MDIC, 2015).

Em 1988 com o objetivo de ampliar a relação bilateral entre Brasil e Argentina para um mercado comum num prazo de dez anos foi assinado o “Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento”, neste tratado foram assinados protocolos sobre diversos temas entre eles o setor automotivo.

¹Medida Provisória nº 1.024 publicada dia 13 de Junho de 1995 a qual reduz a alíquota do imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências.

O desenvolvimento deste mercado comum ganhou força em julho de 1990 decorrente a assinatura da “Ata de Buenos Aires” onde reduzia o prazo de dez anos para quatro anos priorizando assim sua criação. Em dezembro do mesmo ano foi assinado o Acordo de Complementação Econômica no. 14 (ACE 14) entre Brasil e Argentina, sendo internalizado no Brasil em 1991 pelo Decreto nº 60. Neste decreto os principais objetivos foram: a facilitação da criação do mercado comum; complementação econômica, especialmente industrial e tecnológica com o intuito de otimizar os fatores de produção e com isso alcançar escalas maiores de eficiência operacional e estimular os investimentos ocorrendo aproveitamento dos mercados e de sua capacidade competitiva decorrente do intercambio regional e mundial (MDIC, 2015).

5.4.2 Brasil x México

Anos mais tarde o Brasil entrou com um acordo de mercado comum com o México e este acordo dentro de suas finalidades visava o setor automotivo. O acordo foi firmado em 26 de setembro de 2002 e foi denominado o Acordo de Complementação Econômica no. 55 (ACE 55). O ACE 55 foi estabelecido para o setor automotivo pelo Apêndice II e por meio os objetivos foram a redução das barreiras comerciais para os segmentos automotivos como veículos, ônibus, veículos de carga, veículo agrícolas e ainda para o segmento de autopeças (MDIC, 2015).

Neste acordo as principais mudanças seriam referentes às tarifas aplicadas nos segmentos e o volume de cotas de exportação. Para o segmento de veículos leves, por exemplo, no primeiro ano da assinatura as taxas de importação deveriam ser de apenas 1% e reduzindo para zero nos anos seguintes, já o volume das cotas de exportação deveriam ter um aumento em média de 14% nos quatro primeiros anos e se tornando um livre comércio em seu quinto ano de vigência. O mesmo se sucedeu para os segmentos de ônibus, veículos de carga, agrícolas e autopeças.

Com a assinatura do acordo automotivo entre Brasil e México, a indústria automotiva brasileira pode se beneficiar nos primeiros anos do acordo

com o aumento do seu volume exportado e consequentemente o valor de suas exportações. Porém com o avanço das indústrias mexicanas a partir de 2008 o cenário teve uma inversão, devido ao grande investimento e instalações de novas indústrias no México o custo de seus produtos foram reduzidos fazendo com que suas exportações aumentassem levando o Brasil a importar mais veículos oriundos do México do que o exportado anteriormente (MDIC, 2015).

6 DINAMISMO DO MERCADO AUTOMOTIVO E BALANÇA COMERCIAL NACIONAL

Com as políticas adotadas no início dos anos 90 voltadas ao fim do protecionismo como a abolição das barreiras não tarifárias, redução de impostos de importação e mudança do método da taxa de câmbio passando de fixa para flutuante o Brasil passou por uma abertura comercial a qual teve um grande impacto nas importações e até mesmo nas exportações, porém tal abertura também teve o seu impacto na balança comercial nacional.

Como o Brasil até a década de 90 vinha adotando políticas voltadas ao protecionismo o valor de importações eram relativamente baixas devido ao número de barreiras e impostos que as mercadorias sofriam durante sua importação. Por exemplo, um ano antes da abertura comercial o valor total das importações no Brasil era de US\$ 18,2 bilhões e já no ano seguinte passou a ser US\$ 20,6 bilhões, com um aumento de 13,1%. Conforme a Tabela 1 é possível ver a evolução das importações e exportações junto à balança comercial gerada dentro do período (TABELA 1).

TABELA 1- TOTAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO BRASIL 1989 - 2010

Ano	Importações	Exportações	Saldo BC
1989	18.263	34.383	16.119
1990	20.661	31.414	10.752
1991	21.040	31.620	10.580
1992	20.554	35.793	15.239
1993	25.256	38.555	13.299
1994	33.079	43.545	10.466
1995	49.972	46.506	-3.466
1996	53.346	47.747	-5.599
1997	59.747	52.983	-6.765
1998	57.763	51.140	-6.624
1999	49.302	48.013	-1.289
2000	55.851	55.119	-732
2001	55.602	58.287	2.685
2002	47.243	60.439	13.196
2003	48.326	73.203	24.878
2004	62.836	96.677	33.842
2005	73.600	118.529	44.929
2006	91.351	137.807	46.457
2007	120.617	160.649	40.032
2008	172.985	197.942	24.958
2009	127.722	152.995	25.272
2010	181.768	201.915	20.147

MILHÕES DE US\$

FONTE: MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO,
INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR ALICEWEB, 2015

Como pode ser visto o valor de importações e exportações teve um alto aumento principalmente se comparado ao início da década de 90 e ao final da década. Dentro da década de 90 houve um aumento realmente significativo do valor de importações no Brasil passando de um valor US\$ 20,6 bilhões em 1990 para um montante de US\$ 55,8 bilhões em 2000 totalizando um aumento de 169,1%. Não somente as importações tiveram um aumento significativo, mas também o valor exportado que teve um aumento de 75,4% no mesmo período um pontos motivos foi aos acordos com o Mercosul firmados em 1995.

Pode-se perceber que após o ano de 2002 o valor de transações ainda aumenta significativamente mesmo com a mudança de governo, isso porque as políticas adotadas o governo anterior foram mantidas, como já mencionadas.

Abaixo é possível verificar estas evoluções graficamente (GRÁFICO 1), permitindo perceber o alto desenvolvimento das transações com o exterior.

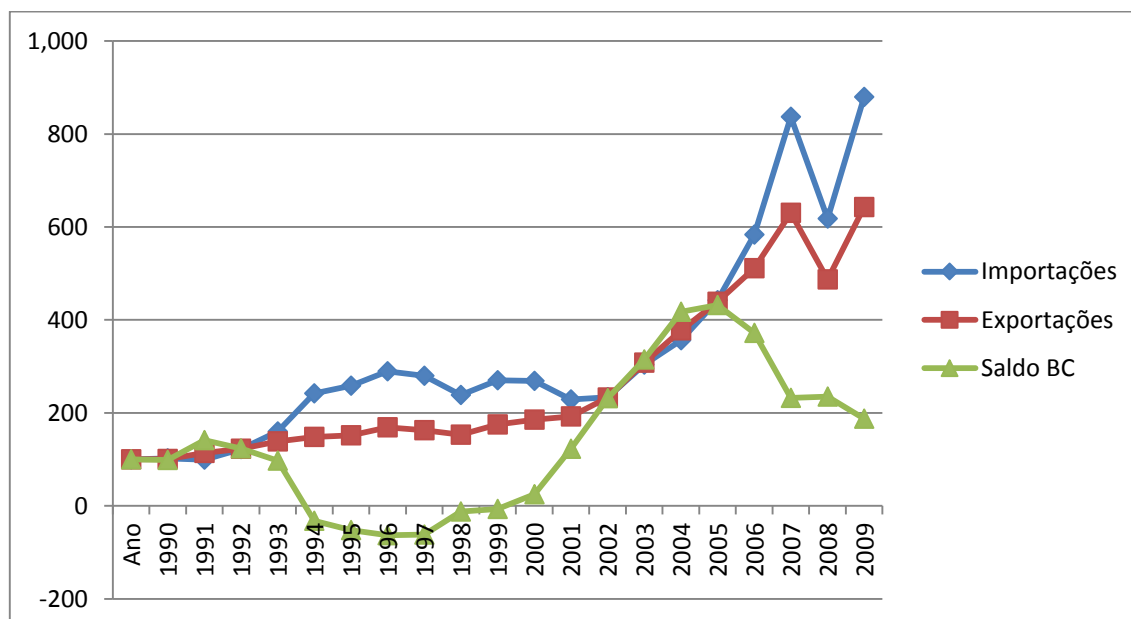


GRÁFICO1- ÍNDICE TOTAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO BRASIL - ANO BASE 1990

FONTE: O autor (2015)

Graficamente é possível ver o alto crescimento que principalmente as importações tiveram no período pós abertura comercial brasileira tendo seu maior índice em 2008 e 2010. Olhando para a balança comercial brasileira é possível ver que a partir da abertura comercial e com o aumento das importações maior do que o das exportações, seu saldo começa a declinar, apresentando déficit comercial entre os anos de 1995 a 2000.

Partindo para o setor automotivo é possível ver a mesma dinâmica quanto ao valor de importações principalmente nos anos seguintes ao terceiro acordo setorial, onde elevou as importações do ano de 1995 serem 88% maiores que do ano anterior. Não apenas o terceiro acordo setorial teve um impacto grande nas importações, mas também o primeiro onde elevou em 67,7% as importações do ano de 1993, comparado ao de sua assinatura em

1992. Quanto às exportações é possível ver que após o primeiro acordo de mercado comum com a Argentina em 1991 ocorre um aumento no valor das exportações.

Em seguida estão demonstrados os valores de importações e exportações do setor automotivo junto a balança comercial do período em análise (TABELA 2).

TABELA2- IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO SETOR AUTOMOTIVO DO BRASIL 1989-2010

Ano	Importações	Exportações	Saldo BC
1989	678	2.570	1.892
1990	733	1.897	1.164
1991	849	1.915	1.066
1992	1.079	3.012	1.933
1993	1.809	2.660	851
1994	2.550	2.685	135
1995	4.795	2.415	-2.380
1996	4.882	3.013	-1.869
1997	5.105	3.929	-1.176
1998	4.692	4.264	-428
1999	3.873	3.078	-795
2000	3.764	3.488	-276
2001	3.717	3.614	-103
2002	2.910	3.379	469
2003	3.246	4.679	1.433
2004	3.653	6.655	3.002
2005	5.257	9.391	4.134
2006	6.126	10.268	4.142
2007	8.690	10.884	2.194
2008	13.754	10.964	-2.790
2009	11.270	7.050	-4.220
2010	16.268	10.530	-5.738

MILHÕES DE US\$

FONTE: ANFAVEA, 2015

Conforme descrito acima o terceiro acordo setorial automotivo trouxe um grande aumento no valor das importações de automóveis, passando de US\$ 2,5 bilhões em 1994 para o montante de US\$ 4,79 bilhões no ano seguinte. Fazendo comparação com o valor das importações nacionais entre

1990 e 2000 a diferença é ainda maior. No ano de 1990 as importações de veículos não alcançavam o valor de 1 bilhão de dólares sendo o valor importado de apenas US\$ 733 milhões. Porém no final da década o valor importado de veículos chegou a US\$ 3,7 bilhões sendo um aumento percentual de 413,5%. Contudo o efeito nas exportações do setor não foram os mesmos, o aumento das exportações foram lentos e descontínuos ficando inferiores ao valor das importações levando a déficits.

Este alto valor de importações devido a abertura comercial e aos acordos do setor e os acordos do Mercosul fez com a balança comercial do setor automotivo operasse em déficit durante alguns anos sendo o primeiro período logo após a assinatura do terceiro acordo entre os anos de 1995 à 2001 e ainda entre os anos de 2008 e 2010 onde a balança comercial apresentou forte queda.

Abaixo temos graficamente (GRÁFICO 2) o índice da evolução das importações e os saldos da balança comercial para o setor automotivo tendo o ano de 1990 como base.

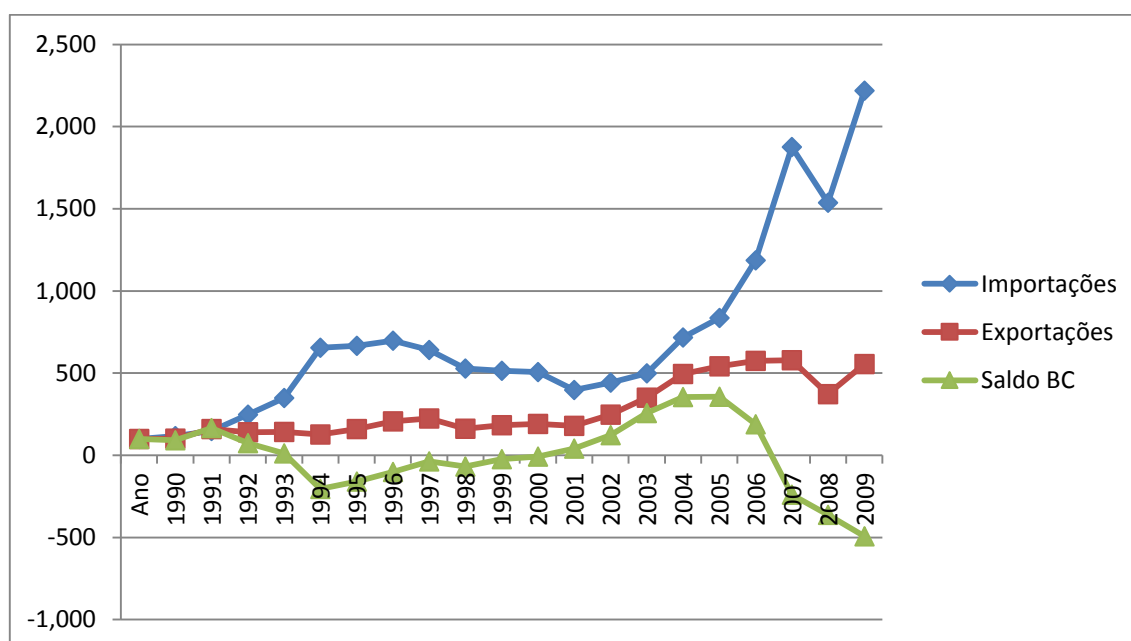


GRÁFICO 2 - ÍNDICE DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NO SETOR AUTOMOTIVO DO BRASIL - ANO BASE 1990

FONTE: O autor (2015)

Analisando o gráfico fica bem claro o crescimento das importações superior ao das exportações, o que levou aos déficits entre os anos de 1995 a

2000 e ainda mais claro fica a forte queda da balança comercial a partir do ano de 2006. Entre os anos de 2000 a 2006 a elevação da balança comercial foi devido ao acordo realizado entre Brasil e México, onde o Brasil pôde se beneficiar com um maior volume exportado.

Partindo para uma análise entre o total de importações do setor automotivo contra o total nacional de importações podemos perceber o importante papel do setor automotivo no valor total das importações e consequentemente o seu impacto na balança comercial nacional.

TABELA 3 - TOTAL DE IMPORTAÇÕES SETOR AUTOMOTIVO X TOTAL NACIONAL

Ano	Automotivo	Nacional	% Automotivo
1990	733	20.661	3,55%
1991	849	21.040	4,04%
1992	1.079	20.554	5,25%
1993	1.809	25.256	7,16%
1994	2.550	33.079	7,71%
1995	4.795	49.972	9,60%
1996	4.882	53.346	9,15%
1997	5.105	59.747	8,54%
1998	4.692	57.763	8,12%
1999	3.873	49.302	7,86%
2000	3.764	55.851	6,74%
2001	3.717	55.602	6,69%
2002	2.910	47.243	6,16%
2003	3.246	48.326	6,72%
2004	3.653	62.836	5,81%
2005	5.257	73.600	7,14%
2006	6.126	91.351	6,71%
2007	8.690	120.617	7,20%
2008	13.754	172.985	7,95%
2009	11.270	127.722	8,82%
2010	16.268	181.768	8,95%

MILHÕES DE US\$

FONTE: ANFAVEA, 2015

Conforme demonstrado na tabela 3, as importações do setor automotivo apresentam uma participação significativa no valor total das importações nacionais sendo em média 7,14% do total importado nos 20 anos em análise.

Percentual que teve um de seus maiores picos também no ano de assinatura do terceiro acordo setorial em 1995 onde o percentual das importações de veículos chegou a representar 9,60% do valor total importado para o país. Outro ponto a ser levado em conta ao aumento das importações no ano de 1995 foi a entrada do Plano Real e a estabilização da inflação o que alavancou os investimentos e também o volume de transações internacionais.

Nas exportações o setor automotivo também possui um impacto grande no valor total, porém não tão notório quanto a representatividade no valor das importações. Conforme a tabela 4 é possível verificar o percentual de cada ano no valor total das exportações no Brasil. A média dos 20 anos é de 6,59%.

TABELA 4 - TOTAL EXPORTAÇÕES SETOR AUTOMOTIVO X TOTAL NACIONAL

Ano	Automotivo	Nacional	% Automotivo
1990	2.570	34.383	7,47%
1991	1.897	31.414	6,04%
1992	1.915	31.620	6,06%
1993	3.012	35.793	8,42%
1994	2.660	38.555	6,90%
1995	2.685	43.545	6,17%
1996	2.415	46.506	5,19%
1997	3.013	47.747	6,31%
1998	3.929	52.983	7,42%
1999	4.264	51.140	8,34%
2000	3.078	48.013	6,41%
2001	3.488	55.119	6,33%
2002	3.614	58.287	6,20%
2003	3.379	60.439	5,59%
2004	4.679	73.203	6,39%
2005	6.655	96.677	6,88%
2006	9.391	118.529	7,92%
2007	10.268	137.807	7,45%
2008	10.884	160.649	6,78%
2009	10.964	197.942	5,54%
2010	7.050	152.995	4,61%

MILHÕES DE US\$

FONTE: ANFAVEA, 2015

Desta forma também se torna possível verificar o quanto a balança comercial do setor automotivo representa na balança comercial nacional, uma vez que já apresentado que a balança comercial do setor automotivo apresentou anos sucessivos de déficits principalmente após 1995 (TABELA 5).

TABELA 5 - BALANÇA COMERCIAL SETOR AUTOMOTIVO X BALANÇA COMERCIAL NACIONAL

Ano	BC Automotiva	BC Nacional	% Automotivo
1990	1.164	10.752	10,83%
1991	1.066	10.580	10,08%
1992	1.933	15.239	12,68%
1993	851	13.299	6,40%
1994	135	10.466	1,29%
1995	-2.380	-3.466	68,67%
1996	-1.869	-5.599	33,38%
1997	-1.176	-6.765	17,38%
1998	-428	-6.624	6,46%
1999	-795	-1.289	61,69%
2000	-276	-732	37,72%
2001	-103	2.685	-3,84%
2002	469	13.196	3,55%
2003	1.433	24.878	5,76%
2004	3.002	33.842	8,87%
2005	4.134	44.929	9,20%
2006	4.142	46.457	8,92%
2007	2.194	40.032	5,48%
2008	-2.790	24.958	-11,18%
2009	-4.220	25.272	-16,70%
2010	-5.738	20.147	-28,48%

FONTE: O autor (2015)

Nos primeiros períodos em que o setor automotivo apresentou seus déficits, ou seja a partir de 1995, os impactos na balança comercial nacional foram visíveis, pois no próprio ano de 1995 onde houve um grande aumento no valor de importações no setor automotivo e consequentemente levando a um déficit na balança do setor e o seu impacto na balança comercial nacional foi de 68,67% do déficit nacional (TABELA 4).

Entre os anos em que a balança comercial nacional apresentou déficit o setor automotivo apresentou uma participação em média de 37,55% do déficit

total nacional. Contudo para os anos seguintes o a balança comercial nacional se recuperou sendo assim apresentando superávits, contudo o setor automotivo continuou tendo um forte impacto, pois o setor automotivo manteve apresentando altos índices de déficits os quais fazem com que o superávit nacional seja menor. A partir do ano de 2008 onde a balança comercial do setor automotivo passou a apresentou novos déficits e com isso impedindo um maior crescimento do superávit nacional, sendo neste ano um impacto de 11,18% e chegando a um percentual de 28,48% no ano de 2010.

7 CONCLUSÕES

Inicialmente o Brasil teve suas políticas voltadas ao protecionismo e seu o investimento voltado para as industriais nacionais, porém conforme analisado o Brasil passou por grandes mudanças na década de 90 decorrentes das políticas econômicas adotadas para a abertura comercial - como mudanças nos percentuais das taxas de importações, abolição das barreiras não tarifárias, mudança nas taxas de câmbio e por cima de tudo a mudança da moeda nacional, a qual teve muita importância. Com a adoção do Plano Real a inflação pode ser controlada e a moeda nacional valorizada incentivando ainda mais o valor de importações no período e junto aos acordos no Mercosul e melhorias no setor também impactando no valor das exportações.

Junto às políticas comerciais nacionais o setor automotivo também foi alvo de mudanças e incentivos em sua indústria. Foram realizados três acordos os quais visavam o avanço para o setor com redução de encargos, melhorias nos salários, manutenção do nível de empregos e melhorias nos consórcios por meio de maiores valores financiados pelo governo. Os acordos setoriais automotivos ganharam grandes proporções, pois teve em suas participações não apenas as indústrias e o governo como agentes, mas também a participação do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Dessa forma como pode ser visto, os valores de transações internacionais aumentaram significativamente após a abertura comercial de 1990, tanto nas importações quanto nas exportações totais do país. O setor automotivo por sua vez teve um enorme aumento em seu valor de importações decorrentes das mudanças realizadas. Como mencionado o setor em apenas uma década teve um aumento de 413,5% no valor de suas importações. Como o valor das exportações não teve a mesma tendência acabou levando a períodos consecutivos de déficits na balança comercial do setor automotivo.

Tendo analisado a participação do setor automotivo no total das transações da balança comercial do país é possível perceber a importância que este setor apresenta. Como foi visto o setor possui em média de 7,14% do total das importações e 6,59% do valor das exportações entre os anos de 1990 a 2010 e seu impacto na balança comercial nacional também teve grande

influência principalmente no período de mudança do Plano Real junto ao terceiro acordo do setor. Entre os períodos que a balança comercial nacional apresentou déficits o setor automotivo foi responsável em média de 37,55% do total do déficit atingido pela economia brasileira, sendo que no ano de 1995 sua participação no total deficitário foi de 68,67%, desta forma seu impacto foi mais que a metade do déficit nacional.

Por todos estes aspectos analisados entende-se a grande importância e influência do setor automotivo brasileiro nos resultados da balança comercial. Principalmente nos primeiros anos da abertura comercial nacional, o setor teve um alto impacto não somente no aumento no valor das importações, mas sobretudo os impactos causados no déficit na balança comercial do setor na balança comercial nacional.

REFERÊNCIAS

KUME, H., PIANI, G., & SOUZA, C. F. (2003). **A política brasileira de importação no período 1987-1998: Descrição e avaliação**. In Corseuil, C. H. and Kume, H. (coord.). Brasília. MTE/IPEA.

UCHOA, P. (2010), **“Para Lula, protecionismo e guerra cambial travam solução da crise”**. BBC Brasil, 09.11.2010

AVERBUG, A., **Abertura E Integração Comercial Brasileira Na Década De 90**. BNDES, 10/1999

PINHEIRO, A. C., ALMEIDA, G. B. **O Que Mudou Na Proteção À Indústria Brasileira Nos Últimos 45?** Pesquisa e Planejamento Econômico, Rio de Janeiro, v.25, n. 1, abr. 1995.

BAUMANN, R.; RIVERO, J.; ZAVATTIERO, Y. **As Tarifas de Importação no Plano Real**. Disponível em: <<http://ppe.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/viewFile/724/664>>. Acesso em 29/09/2014.

KRUGMAN, P. R.; OBSTEFELD, M. **Economia Internacional: Teoria e Política**. 6. ed. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2007.

PORTER, M. E. **Competição = oncompetition: estratégias competitivas essenciais**. Rio de Janeiro:Campus , 1999.

COUTINHO, E. S.; PEIXOTO, F. V.; RIBEIRO, P. Z.; AMARAL, H. F. DE **Smith a Porter: um ensaio sobre as teorias de comercio exterior**. Revista de Gestão USP, São Paulo, v. 12, n. 4, p. 101-113, outubro/dezembro 2005

ADANS, W.; AMACHER, R.; ARNDT, S.; BALE, M.; CUDDINGTON, J.; DEARDORFF, A.; DIRLAM, J.; HANSEN, R.; HELLER, H. JOHNSON, D.; KEOHANE, M.; KERAN, M.; McCULLOCH, R.; McKINNON, R.; SMITH, G.; STERN, R.; SWEENEY, R.; TOLLINSON, R.; WILLETT, T. **Tarifas, Quotas e**

Comércio: A POLITICA DO PROTECIONISMO. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981

FRIEDMAN, M. **Os economistas – Capitalismo e Liberdade** São Paulo: Ed. Abril , 1984.

SMITH, A. **Os economistas – a Riqueza das Nações** São Paulo: Ed. Nova Cultura , 1996.

COMIN, A. **De volta para o Futuro – Política e reestruturação industrial do complexo automobilístico nos anos 90.** São Paulo: Ed Annablume, 1998.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, **Acordo de complementação econômica nº 14**, disponível em :<<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=450&refr=405>>, acesso em 27/06/2014.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, **Acordo de complementação econômica nº 55**, disponível em :<<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1615&refr=406>>, acesso em 27/06/2014.

APÊNDICE

QUADRO 1 - SÍNTESE 1º ACORDO AUTOMOTIVO	54
QUADRO 2 - SÍNTESE 2º ACORDO AUTOMOTIVO	54
QUADRO 3 - SÍNTESE 3º ACORDO AUTOMOTIVO	55
APÊNDICE 4 - ÍNDICE TOTAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÃO NO BRASIL - ANO BASE 1990	55
APÊNDICE 5 - ÍNDICE DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÃO NO SETOR AUTOMOTIVO DO BRASIL - ANO BASE 1990.....	56

1º Acordo Automotivo	
<ul style="list-style-type: none"> • Assinado em 26 de Março de 1992; • Principais pontos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Redução no preço em 22%: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12% PIS e ICMS; ▪ 7,5% margens das empresas; ▪ 2,5% concessionárias. ○ Prorrogação do salário data-base para 30/07/1992; ○ Correções salariais mensais; ○ Criado um grupo de trabalho para discussões sobre Contrato Coletivo de Trabalho; ○ Reabertura dos consórcios a partir de 01/07/92; ○ Novo programa para financiamento de veículos com redução de IOC de 12% para 6%; ○ Projetos de incentivo a exportação. 	

QUADRO 1 - SÍNTESE 1º ACORDO AUTOMOTIVO

FONTE: (ANDERSON; 1999).

2º Acordo Automotivo	
<ul style="list-style-type: none"> • Assinado 15 de fevereiro de 1993; • Participação da força sindical no acordo; • Principais pontos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumento da produção: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1,2 milhões em 1993; ▪ 1,35 milhões em 1994; ▪ 1,5 milhões em 1995; ▪ 2 milhões em 2000. ○ Aumento no prazo de pagamento dos consórcios para veículos e veículos pesados; ○ Aumento da parcela financiada pelo BNDES/Finame. ○ 20 bilhões de dólares entregues até o ano de 2000: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 10 bilhões montadoras; ▪ 6 bilhões para o setor de autopeças; ▪ 3 bilhões para segmentos envolvidos no processo de fundição, matérias-primas, forjaria e concessionárias; ▪ 1 bilhão seria destinado a empresas produtoras de pneus. ○ Redução dos encargos tributários para o IPI e o ICMS; ○ Redução nos preços dos veículos de em média 10%; ○ Melhorias em salários e empregos para os trabalhadores de São Paulo, Osasco e Guarulhos. 	

QUADRO 2 - SÍNTESE 2º ACORDO AUTOMOTIVO

FONTE: (ANDERSON; 1999).

3º Acordo Automotivo	
<ul style="list-style-type: none"> Assinado 6 de fevereiro de 1995; Principais pontos a curto prazo: <ul style="list-style-type: none"> Proibição de importação de usados; Elevação da taxa de importação para 32%, e redução conforme cronograma do Mercosul para alcançar a taxa de 22% em 2000; Depreciação acelerada de máquinas e equipamentos novos; Desoneração do PIS e Cofins as exportações; Tramitações para ex-tarifário aceleradas. Pontos à médio prazo: <ul style="list-style-type: none"> A partir de 2000 políticas com o Mercosul deveriam ser definidas no setor; Os programas de qualidade, tecnologia e produtividade deveriam ser fortalecidos; As regras dos consórcios deveriam ser revistas; Existência de <i>joint-ventures</i> para o segmento de autopeças junto ao financiamento de veículos; Incentivo à renovação da frota de veículos; Incentivos aos carros produzidos à álcool; Dedicação maior as matérias primas. 	

QUADRO 3 - SÍNTESE 3º ACORDO AUTOMOTIVO

FONTE: (ANDERSON; 1999).

APÊNDICE 4 - ÍNDICE TOTAL DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÃO NO BRASIL - ANO BASE 1990

Ano	Importações	Exportações	Saldo BC
1990	100	100	100
1991	102	101	98
1992	99	114	142
1993	122	123	124
1994	160	139	97
1995	242	148	-32
1996	258	152	-52
1997	289	169	-63
1998	280	163	-62
1999	239	153	-12
2000	270	175	-7
2001	269	186	25
2002	229	192	123
2003	234	233	231
2004	304	308	315
2005	356	377	418
2006	442	439	432
2007	584	511	372
2008	837	630	232
2009	618	487	235
2010	880	643	187

FONTE: O autor (2015)

APÊNDICE 5 - ÍNDICE DE IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÃO NO SETOR AUTOMOTIVO DO BRASIL - ANO BASE 1990

Ano	Importações	Exportações	Saldo BC
1990	100	100	100
1991	116	101	92
1992	147	159	166
1993	247	140	73
1994	348	142	12
1995	654	127	-204
1996	666	159	-161
1997	696	207	-101
1998	640	225	-37
1999	528	162	-68
2000	514	184	-24
2001	507	191	-9
2002	397	178	40
2003	443	247	123
2004	498	351	258
2005	717	495	355
2006	836	541	356
2007	1.186	574	188
2008	1.876	578	-240
2009	1.538	372	-363
2010	2.219	555	-493

FONTE: O autor (2015)